



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ — Αρ. Φύλλου **18**

1 Φεβρουαρίου 1995

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2285

Κύρωση Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και συναφών εγκαταστάσεων που υπογράφηκε στη Γενεύη την 1η Φεβρουαρίου 1991, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES AND RELATED INSTALLATIONS (AGTC)

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to facilitate the international transport of goods,

AWARE of the expected increase in the international transport of goods as a consequence of growing international trade,

CONSCIOUS of the adverse environmental consequences such developments might have,

EMPHASIZING the important role of combined transport to alleviate the burden on the European road network, particularly in trans-alpine traffic, and to mitigate environmental damages,

CONVINCED that, in order to make international combined transport in Europe more efficient and attractive to customers, it is essential to establish a legal framework which lays down a co-ordinated plan for the development of combined transport services and the infrastructure necessary for their operation based on internationally agreed performance parameters and standards,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

GENERAL

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement:

(a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;

(b) The term "network of important international combined transport lines" shall refer to all railway lines considered to be important for international combined transport if:

(i) they are currently used for regular international combined transport (e.g. swap body, container, semi-trailer);

(ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;

(iii) they are expected to become important combined transport lines in the near future (as defined in (i) and (ii));

(c) The term "related installations" shall refer to combined transport terminals, border crossing points, stations for the exchange of wagon groups, gauge interchange sta__ons and ferry links/ports which are important for international combined transport.

Article 2

DESIGNATION OF THE NETWORK

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a co-ordinated international plan for the development and operation of a n of important international combined transport lines and related installa hereinafter referred to as "international combined transport network" wh they intend to undertake within the framework of national programmes . international combined transport network consists of the railway lines contained in annex I to this Agreement, and of combined transport termin border crossing points, gauge interchange stations and ferry links/ports important for international combined transport which are contained in ann to this Agreement.

Article 3

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK

The railway lines of the international combined transport network sha conform to the characteristics set out in annex III to this Agreement or be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work to be carried out in conformity with national programmes

Article 4

OPERATIONAL TARGETS

In order to facilitate international combined transport services on t international combined transport network, Contracting Parties shall under appropriate measures in order to achieve the performance parameters and minimum standards for combined transport trains and related installations referred to in annex IV to this Agreement.

Article 5

ANNEXES

The annexes to this Agreement form an integral part of the Agreement. Further annexes covering other aspects of combined transport may be added the Agreement in accordance with the amendment procedure described in article 12.

CHAPTER II

FINAL PROVISIONS

Article 6

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

The Secretary General of the United Nations shall be the depositary of this Agreement.

Article 7

SIGNATURE

1. This Agreement shall be open at the office of the United Nations in Geneva for signature by States which are members of the United Nations Economic Commision for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraphs 8 and 11 of the terms of reference of the Commission, from 1 April 1991 to 31 March 1992.

2. Such signatures shall be subject to ratification, acceptance or approval.

Article 8

RATIFICATION, ACCEPTANCE OR APPROVAL

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 7.

2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary General of the United Nations.

Article 9

ACCESSION

1. This Agreement shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of Article 7 from 1 April 1991.

2. Accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 10

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more lines of the international combined transport network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument.

2. If the above condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.

3. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraphs 1 and 2 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

Article 11

LIMITS TO THE APPLICATION OF THE AGREEMENT

1. Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security.

2. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 12

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negociation or other means shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.

2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Article 13

RESERVATIONS

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accesion, notify the depositary that it does not consider itself bound by article 12 of this Agreement.

Article 14

AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 15 and 16.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of its communication, provided that during such period of twelve months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the General-Secretary of the United Nations by a State which is a Contracting Party.

5. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 15

AMENDMENT OF ANNEXES I AND II

1. Annexes I and II to this Agreement may be amended in accordance with the procedure laid down in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes I and II shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, the proposed amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties directly concerned for acceptance. For the purpose of this article, a Contracting Party shall be considered directly concerned if in the case of inclusion of a new line, an important terminal, a border crossing point, a gauge interchange station or a ferry link/port or in case of their respective modification, its territory is crossed by that line or is directly linked to the important terminal, or if the considered important terminal, border crossing point, gauge interchange station or terminal point of the ferry link/port are situated on the said territory.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.

5. Any amendment thus accepted shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication by the depositary.

6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

7. The depositary shall be kept promptly informed by the Secretariat of the Economic Commission for Europe of the Contracting Parties which are directly concerned by a proposed amendment.

Article 16

AMENDMENT OF ANNEXES III AND IV

1. Annexes III and IV to this Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes III and IV shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force within a period of six months following the date of its communication, unless one-fifth of the Contracting Parties have notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment. Otherwise, the amendment will enter into force with respect to all Contracting Parties except those which, prior to the date of its entry into force, have notified the Secretary-General that they did not accept the proposed amendment.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication.

6. If any objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 17

SAFEGUARD CLAUSE

The provisions of this Agreement cannot prevail over those that some States may be compelled to apply among themselves in accordance with other multilateral treaties, such as the 1957 Treaty of Rome establishing the European Economic Community.

Article 18

DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the General-Secretary of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of said notification.

Article 19

TERMINATION

Should, after the entry into force of this Agreement, the number of Contracting Parties be for any period of twelve consecutive months reduced to less than eight, the Agreement shall cease to have effect twelve months after the date on which the eighth State ceased to be a Contracting Party.

Article 20

NOTIFICATIONS AND COMMUNICATIONS BY THE DEPOSITARY

In addition to such notifications and communications as this Agreement may specify, the functions of the Secretary-General of the United Nations as depositary shall be as set out in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties, concluded at Vienna on 23 May 1969.

Article 21

AUTHENTIC TEXTS

The original of this Agreement, of which the English, French, and Russian texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized to that effect, have signed this Agreement.

Done at Geneva on the first day of February 1991.

Annex I

RAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR
INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

---

(1) Portugal */

C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
Porto

C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

---

(2) Spain */

C-E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)

C-E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-Avila-Madrid
Aranda de Duero

C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)

C 90/1 Valencia-Barcelona

---

(3) Ireland */

C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

General note and explanation of line numbers

"C-E" denotes railway lines essentially identical to relevant E lines of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) of 1985.

"C" denotes other lines important for international combined transport. "C" line numbers are identical to those of the nearest E line and are sometimes followed by a serial number.

The E number has been placed for easy reference and comparison with the lines contained in the AGC. It in no way indicates whether States are or intend to become Contracting Parties to the AGC.

*/ Symbols employed

( ) = Station outside country concerned [for instance (Hendaye-)]
______ = Alternative routes (for instance Avila / Arando de Duero)
------- = Section of an AGC line important for international combined transport (concerns only C-E lines)
.... = Section of line important for combined transport, but not part of the relevant AGC line (concerns only C-E lines).

(4) United Kingdom */

C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-London-
Carlisle
....

Folkstone-Dover (-Calais)

C 03/1 London-Cardiff

C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
Leeds

C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)
....

---

(5) France */

C-E 05)
C-E 07) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

C 07 Paris-Toulouse

C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-Avignon-
(Erquelinnes-) Jeumont Le Creusot
....

Tarascon-Marseille

C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)

C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)

C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-

(-Basel)
Belfort-Besançon-Dijon
....

C 25 Thionville-Apach (-Perl)

C-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)

C 40 Paris-Le Mans-Nantes
Rennes

C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris

C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)

C-E 700 Lyon-Ambérieu

C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)

C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

(6) Netherlands */

C-E 15	Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)
C-E 35	Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
C 10/1	Utrecht-Amersfoort-Hengelo (-Bad Bentheim)
C-E 16	(Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
C 16	Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)

(7) Belgium */

C-E 10) C-E 20)	(Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
C 20	(Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
C-E 15	(Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
C 15	(Jeumont-) Erquelinnes-Charleroi
C-E 25	Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
C-E 22	(Harwich-) Zeebrugge-Brugge

(8) Luxembourg */

C-E 25	(Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)

(9) Germany */

C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C-E 35	(Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf - Düsseldorf-Neuss Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
C-E 43	Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München- Mannheim Freilassing (-Salzburg)
C-E 45	(Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
C 45/1	(Fredericia-) Flensburg-Hamburg

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

(9) Germany (cont'd)

C 45/2	Bremerhaven-Bremen-Hannover
C 45/3	Travemünde-Lübeck
C-E 451	Nürnberg-Passau (-Wels)
C-E 51	(Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
C-E 55) C-E 61)	(Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Pasewalk / Neustrelitz-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
C-E 10	(Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
C 10/1	(Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
C-E 18	Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
C-E 20	(Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
C-E 30	Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
C-E 32	Frankfurt(M)-Hanau-Flieden-Bebra-Leipzig
C-E 40	(Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
C-E 42	(Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart / Offenburg
C-E 46	Mainz-Frankfurt(M)

(10) Switzerland */

C-E 23	(Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
C-E 25	(Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
C-E 35	(Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
C 35	(Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona-(-Luino) / Chiasso (-Milano)
C-E 50	(Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

(11) Italy */

C-E 25	(Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
C-E 35	(Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Villa S. Giovanni-Messina
C 35	(Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
C-E 45	(Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi ....
C-E 55	(Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
	Trieste ....
C-E 70	(Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
C-E 72	Torino-Genova
C-E 90	(Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
C 90/1	La Spezia-Fidenza-Parma
C 90/2	Livorno-Pisa-Firenze

(12) Norway */

C-E 45	Oslo-(Kornsjö)
C 61	Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

(13) Sweden */

C 10/2	Stockholm (-Turku)
C-E 45	(Kornsjö-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingör)
C 45/1	Göteborg (-Frederikshavn)
C 45/3	Malmö (-Travemünde)
C-E 53	Helsingborg-Hässleholm
C-E 55) C-E 61)	Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
C 55	Hallsberg-Göteborg
C-E 59	Malmö-Ystad (-Szczecin)
C 61	(Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

(14) Denmark */

C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-Kobenhavn-Nykobing-Rødby (-Puttgarden)

C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
København

C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

---

(15) Austria */

C-E 43 (Freilassing-) Salzburg

C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)

C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels

C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)

C-E 551 (Horni-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St.Michael

C-E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)

C-E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)

C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-
Schwarzach St. Veit
Linz-Wien- (-Hegyeshalom)
Ebenfurt (-Sopron)
....

---

(16) Poland */

C-E 59 Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wroclaw-Opole-Chalupki

C 59 Wroclaw-Miedzylesie (-Lichkov)

C-E 65 Gdynia-Gdánsk-Tczew-Warszawa -Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
....
(-Petrovice U. Karviné)

C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)

---

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

(16) Poland (cont'd)

C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa / Skierniewice -Lukow-Terespol (-Brest)

C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wroclaw-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

---

(17) Czech and Slovak Federal Republic */

C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha

C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)

C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C.Trebova

C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komarno-(-Komarom) / Rusovce (-Hegyeshalom)

C-E 63 Zilina-Bratislava

C-E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardstahl)

C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha

C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-Ostrava- / Puchov Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)

C-E 52 Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob)

---

(18) Hungary */

C-E 61 (Bratislava-Komarno-) / Hegyeshalom -Komarom-Budapest

C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)

C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)

C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom / Sopron -Györ-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (-Čop)

C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza

C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

(19) Yugoslavia */

C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most

C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper

C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš/Kraljevo-Skopje-Gevgelia (-Idomeni)

C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

---

(20) Greece */

C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai

C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

---

(21) Romania */

C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)

C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)

C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti

C-E 56 (Lököshâza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti

C-E 562 Bucuresti-Constanta

---

(22) Bulgaria */

C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad

C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija

C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna

C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)

C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas

C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)

---

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

(23) Finland */

C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

---

(24) Union of Soviet Socialist Republics */

C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva

C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva

C-E 20 (Terespol-) Brest-Moskva

C-E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva

C-E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov

C-E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

---

(25) Turkey */

C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara

C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi-(Iran)]
Bandirma-Anmara

C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi(Iran)]

C-E 704 Ankara -Nusaybin-[Kamishli(Syria)-
Mersin-Adana-Iskenderun

Tel Kotchet (Iraq)]

---

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 8.

Annex II

INSTALLATIONS IMPORTANT FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

A. Terminals of importance for international combined transport

AUSTRIA

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

BELGIUM

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BULGARIA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

CZECH AND SLOVAK FEDERAL REPUBLIC

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

DENMARK

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg

FINLAND

Helsinki-Pasila

FRANCE

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St.Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

GERMANY

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg

GERMANY (cont'd)

Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langefeld

GREECE

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HUNGARY

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRELAND

Dublin-North Wall

ITALY

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Busto Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P.N.
Pomezia-S.P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q.E.

LUXEMBOURG

Bettembourg

NETHERLANDS

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NORWAY

Oslo-Alnabru

POLAND

Gdánsk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROMANIA

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

SPAIN

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

SWEDEN

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

SWITZERLAND

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

TURKEY

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

Brest
Čop
Kiev
Moskva-Lvov

UNITED KINGDOM

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

YUGOSLAVIA

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Border crossing points of importance for international combined transport 1/

Vilar Formoso (CP) - Fuentes de Onoro (RENFE)
Marvao (CP) - Valencia de Alcantara (RENFE)
Irún (RENFE) - Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) - Cerbère (SNCF)
Dublin (CIE) - Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) - Newry (NIR)
Dover (BR) - Calais (SNCF)
- Dunkerque (SNCF)
- Oostende (SNCB)
Harwich (BR) - Zeebrugge (SNCB)
Menton (SNCF) - Ventimiglia (FS)
Modane (SNCF) - Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) - Domodossola (FS)
Bâle (SNCF) - Basel (SBB-CFF)
Strasbourg (SNCF) - Kehl (DB)
Forbach (SNCF) - Saarbrücken (DB)
Apach (SNCF) - Perl (DB)

Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) - Quévy (SNCB)
Jeumont (SNCF) - Erquelinnes (SNCB)
Tourcoing (SNCF) - Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) - Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)
Venlo (NS/DB)
Bad Bentheim (DB/NS)
Montzen (SNCB) - Aachen (DB)
Sterpenich (SNCB) - Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)
Flensburg (DB) - Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) - Rødby (DSB)
Schirnding (DB) - Cheb (CSD)
Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)
Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)

1/ After each border crossing point the relevant railway administration using the station is indicated in brackets. If only one station is listed it is jointly used by both railway administrations.

Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS) - Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) - Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) - København (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) - Swinoujscie (PKP)
Göteborg (SJ) - Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) - Travemünde (DB)

Gedser (DSB) - Rostock (DR)
Rosenbach (OBB) - Jesenice (JZ)
Spielfeld-Strass (OBB) - Sentily (JZ)
Ebenfurth (OBB) - Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) - Hegyeshalom (MAV)

Bernhardsthal (OBB) - Breclav (CSD)
Summerau (OBB) - Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O. (DR) - Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) - Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) - Decin (CSD)

Terespol (PKP) - Brest (SZD)
Medyka (PKP) - Mostiska (SZD)
Zebrzydovice (PKP) - Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP) - Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP) - Lichkov (CSD)

Čierna (CSD) - Cop (SZD)
Komarno (CSD) - Komarom (MAV)
Sturovo (CSD) - Szob (MAV)
Rajka (MAV) - Rusovce (CSD)
Murakeresztur (MAV) - Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) - Botovo (JZ)
Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
Zahony (MAV) - Cop (SZD)
Lököshàza (MAV) - Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) - Idomeni (CH)
Iasy (CFR) - Ungeny (SZD)
Giurgiu (CFR) - Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) - Promachon (CH)
Vainikkala (VR) - Luzhaika (SZD)
Turku (VR) - Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) - Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS)

C. Gauge interchange stations of importance for international combined transport */

Irún	-	Hendaye	(Spain - France)
Port Bou	-	Cerbère	(Spain - France)
Hanko			(Finland)
Terespol	-	Brest	(Poland - USSR)
Przemysl	-	Mostiska	(Poland - USSR)
Čierna	-	Čop	(Czech and Slovak Federal Republic - USSR)
Zahony	-	Čop	(Hungary - USSR)
Iasi	-	Ungeny	(Romania - USSR)

Note: Gauge interchange stations are also border crossing points.

---

*/ If the change of axles or the transfer of loading units to wagons of a different gauge is carried out at one station only, this station is underlined.

D. Ferry links/ports forming part of the international combined transport network

Holyhead	-	Dublin	(United Kingdom - Ireland)
Calais	-	Dover	(France - United Kingdom)
Oostende	-	Dover	(Belgium - United Kingdom)
Dunkerque	-	Dover	(France - United Kingdom)
Stanrear	-	Larne	(United Kingdom)
Zeebrugge	-	Harwich	(Belgium - United Kingdom)
Zeebrugge	-	Dover	(Belgium - United Kingdom)
Puttgarden	-	Rodby	(Germany - Denmark)
København	-	Helsingborg	(Denmark - Sweden)
Lübeck-Travemünde	-	Hanko	(Germany - Finland)
Gedser	-	Rostock (Warnemünde)	(Denmark - Germany)
Göteborg	-	Frederikshavn	(Sweden - Denmark)
Malmö	-	Travemünde	(Sweden - Germany)
Trelleborg	-	Sassnitz	(Sweden - Germany)
Ystad	-	Swinoujscie	(Sweden - Poland)
Helsinki	-	Gdynia	(Finland - Poland)
Helsinki	-	Stockholm	(Finland-Sweden)
Turku	-	Stockholm	(Finland - Sweden)
Samsun	-	Constanta	(Turkey - Romania)
Mersin	-	Venezia	(Turkey - Italy)

Note: Ferry links are also border crossing points, except the links between Stanrear-Larne and Messina-Villa S.Giovanni.

Annex III

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

Preliminary remarks

The parameters are summarized in the table below. The values shown in column A of the table are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans. Any divergence from these values should be regarded as exceptional.

Lines have been divided into two main categories:

(a) Existing lines, capable of being improved where appropriate; it is often difficult and sometimes impossible to modify, for instance, their geometrical characteristics, and the requirements have to be eased for such lines;

(b) New lines to be built.

By analogy, the specifications given in the following table also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network.

INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

	A		B
	Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed		New lines
	at present	target values	
1. Number of tracks	(not specified)		2
2. Vehicle loading gauge		UIC B 2/	UIC C1 2/
3. Minimum distance between track centres 1/		4.0 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	100 km/h 3/	120 km/h 3/	120 km/h 3/
5. Authorized mass per axle:			
Wagons ≤100 km/h	20 t	22.5 t	22.5 t
≤120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximum gradient 1/	(not specified)		12.5 mm/m
7. Minimum useful siding length	600 m	750 m	750 m

1/ Not of immediate relevance for combined transport, but recommended for efficient international combined transport.

2/ UIC: International Union of Railways.

3/ Minimum standards for combined transport trains (see annex IV).

Explanation of the parameters contained in the table above

1. Number of tracks

International combined transport lines must provide high capacity and allow for precise timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks; however, single track lines would be allowed if the other parameters of the Agreement are complied with.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for international combined transport lines.

On new lines, only a small marginal investment cost is normally incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C1 gauge has therefore been chosen.

The C1 gauge allows, for instance:

The transport of road goods vehicles and road trains (lorry with trailer, articulated vehicle, tractor and semi-trailer) conforming to the European road loading gauge (height 4 m, width 2.5 m) on special wagons with a loading height of 60 cm above rail level;

The transport of ordinary road semi-trailers 2.5 m wide and 4 m high on recess wagons with normal bogies;

The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.9 m high on ordinary flat wagons;

The transport of swap bodies 2.5 m wide on ordinary flat wagons;

The transport of containers/swap bodies 2.6 m wide and 2.9 m high on suitable wagons.

The existing lines across mountainous regions (such as the Pyrenees, Massif Central, Alps, Jura, Appenines, Carpathians) have many tunnels conforming to the Technical Unit loading gauge, or gauges of slightly greater height at the centre of the track. Increasing this to conform to the UIC C1 gauge is in almost all cases impossible from the economic and financial standpoints.

The UIC B gauge has therefore been chosen for these lines, as it allows, for instance:

The transport of ISO containers, 2.44 m wide and 2.90 m high, on flat container-wagons with a loading height 1.18 m above rail level;

The transport of swap bodies, 2.5 m wide and 2.6 m, high on ordinary flat wagons (loading height 1.246 m):

The transport of semi-trailers on recess wagons;

The transport of containers/swap bodies, 2.6 m wide and 2.9 m high, on special low-loader wagons.

Most of the existing international combined transport lines offer at least the UIC B gauge. In the case of the others, improvement to this standard does not normally require major investments.

4. Nominal minimum speed

The nominal minimum speed determines the geometrical characteristics of the section (radius of curves and cant), the safety installations (braking distances) and the braking coefficient of the rolling stock.

5. Authorized mass per axle

This is the authorized mass per axle which international combined transport lines should be able to bear.

International combined transport lines should be capable of taking the most modern existing and future vehicle traffic, in particular:

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h are those set by the UIC regulations.

The mass per axle values shown are for a wheel diameter of not less than 840 mm, in accordance with the UIC regulations.

7. Minimum useful siding length

The minimum useful siding length on international combined transport lines is significant for combined transport trains (see annex IV).

Annex IV

PERFORMANCE PARAMETERS OF TRAINS AND
MINIMUM INFRASTRUCTURE STANDARDS

A. Requirements for efficient international combined transport services

1. In order to be able to guarantee an efficient and expeditious flow of transport, necessitated by modern methods of production and distribution of goods, international combined transport services should fulfil in particular the following requirements:

(a) departure/arrival in line with customers' requests (in particular late closing times for loading and early placing at disposal of goods), regular services;

(b) short duration of door-to-door transport, high punctuality record, reliable transport times;

(c) reliable and timely information on the transport procedure, simple documentation, low risk of damage;

(d) capability of carrying all types of standard containers and of all loading units that can be carried in international European road haulage. In this context, the foreseeable developments regarding weights and dimensions of loading units have to be taken into consideration.

2. These requirements should be fulfilled through:

(a) high transport speed (measured from the place of departure to the place of destination, including all stops), which should be about the same, or possibly exceed that of end-to-end transport by road;

(b) utilization of non-working hours of consignees (e.g. transport during the night), in order to be able to place the goods at the disposal in the morning hours as desired by the customers;

(c) suitable and sufficient equipment and infrastructure capacities (e.g. adequate loading gauges);

(d) direct trains, if possible (i.e. excluding or reducing to a minimum en route transfer of the consignments to other trains);

(e) organizational measures to improve the flow of transport by using modern telecommunication systems.

3. In order to meet the requirements described above, trains and infrastructure facilities should be of satisfactory efficiency, i.e. they should meet certain minimum standards that have to be complied with by all authorities concerned on a given transport relation.

4. The performance parameters and standards below have been established in particular for large international transport volumes, i.e. for transport relations with regular traffic of direct trains or with at least larger wagon groups. Single wagons or special transports could still be operated by conventional goods trains if this satisfies the needs of the customers and the railways concerned.

B. Performance parameters of trains

5. Trains used for international combined transport should meet the following minimum standards:

Minimum standards	At present	Target values*/
Nominal minimum speed	100 km/h	120 km/h
Length of train	600 metres	750 metres
Weight of train	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Axle load (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22.5 tonnes at a speed of 100 km/h)

If direct trains cannot be run, trains should, if possible, consist of only few wagon groups, the wagons in each group having the same destination. There should be no stops en route for operational reasons or frontier-crossing controls, if feasible.

6. Rolling stock shall meet the above standards relating to speed and axle load and shall be capable of carrying all those loading units which have to be taken into consideration in respect of weights and dimensions.

7. Trains of combined transport shall be rated as those with highest priority. Their timetable shall be designed so as to comply with customers requests for reliable and regular transport services.

C. Minimum standards for railway lines

8. Railway lines to be used for combined transport shall have an adequate train capacity per day, in order to avoid waiting times for trains of combined transport. These trains should not be delayed by non-working hours.

9. For the improvement of railway lines the infrastructure parameters contained in annex III shall be applicable.

---

*/ These values should be achieved approximately by the year 2000. They shall not exclude earlier achievement of higher standards as long as these do not impede the international development of combined transport.

D. Minimum standards for terminals

10. For the efficient handling of consignments in terminals the following requirements shall be met:

(a) The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of trains, and from the arrival of trains to the availability of wagons ready for the unloading of loading units shall not exceed one hour, unless the wishes of customers regarding the latest time of acceptance or disposal of goods can be complied with by other means.

(b) The waiting periods for road vehicles delivering or collecting loading units shall be as short as possible (20 minutes maximum).

(c) The terminal site shall be selected in such a way that:

it is easily and quickly accessible by road from the economic centres;

within the rail network, it is well connected with long-distance lines and, for transport connections with wagon-group traffic, has good access to the fast freight trains of combined transport.

11. The minimum standards for intermediate stations stipulated below shall also relate to terminals.

E. Minimum standards for intermediate stations

12. Stops of trains of combined transport en route, necessary for technical or operational reasons, for example at wagon group exchange or gauge interchange stations, shall at the same time be used for carrying out work which otherwise would require additional stops (i.e. frontier controls, changing of the locomotive). The infrastructure of such intermediate stations shall comply with the following requirements:

Sufficient train capacity per day on feeder lines to avoid delays of trains in combined transport.

The entries and exits to and from the feeder lines shall allow the trains to filter in and out without delay. Their capacity shall be large enough to avoid delays of arriving and/or departing trains of combined transport.

Sufficient track capacity for the various types of track, as required for the specific work to be carried out in a station, in particular for arrival/departure tracks, train formation tracks, sorting lines and turn-out tracks, loading tracks and gauge interchange tracks.

The above-mentioned tracks shall have loading gauges that correspond to those of the railway lines to be used (UIC B or UIC C1).

The length of track shall be sufficient to accommodate complete trains of combined transport.

In the case of electric traction the tracks shall be accessible by electric tractive units (at frontier stations: to electric tractive units of the connecting railway concerned).

The capacity for trans-shipment, wagon group exchange, gauge interchange and frontier control shall guarantee that necessary stops can be made as short as possible.

(a) Stations for the exchange of wagon groups

13. Combined transport shall, if possible, be carried out by direct trains between the forwarding and the receiving stations. If this is not economical due to the low volume of consignments, and if the transfer of consignments of combined transport is therefore unavoidable, it should be done at least by wagon groups. Stop-over times to carry out these tasks shall not exceed 30 minutes each. This could be achieved by an appropriate formation of trains (which should run over as long distances as possible, also across borders) together with an adequate infrastructure of the wagon group exchange stations.

(b) Border-crossing points

14. Trains of combined transport shall run as far as possible all the way across borders to a station where the exchange of wagon groups is necessary in any case or to their final point of destination, without having to stop en route. There shall be, if possible, no stops at the border or, if unavoidable, only very short stops (of no more than 30 minutes). This shall be achieved:

by not carrying out work normally effected at the frontier or, if this is not possible, by shifting this work to inland places where the trains have to stop in any case for technical and/or administrative reasons;

by stopping only once, if at all, at joint border stations.

(c) Gauge interchange stations

15. To be able to fulfil future requirements, time saving and cost-effective procedures shall have to be developed. When transferring loading units to wagons of the other gauge, the requirements developed above for terminal trans-shipment shall be applied analogously. Stops at such gauge interchange stations should take as little time as possible. The available gauge interchange or transfer capacity shall be sufficient to guarantee short stops.

(d) Ferry links/ports

16. Transport services shall correspond with the ferry services offered. Stops at the ports for consignments in combined transport should be as short as possible (if possible not more than one hour). In addition to an appropriate infrastructure of the ferry port station and appropriate ferry boats (see paragraph 17 below) this shall be achieved by the following measures:

For necessary frontier control measures the requirements mentioned in paragraph 14 shall apply;

Timetables for ferries and railways should be co-ordinated and advance information to accelerate the loading of ships and/or train formation shall be provided.

17. Ferry boats used for combined transport shall comply with the following requirements:

Appropriate sizes and types of vessels as required by the relevant loading units/goods wagons.

Quick loading and unloading of ferry boats and storage of loading units/wagons in accordance with the requirements of the subsequent carriage by rail (separation of combined transport from passenger and/or road transport, where appropriate).

If loading units stay on wagons during the crossing ferry boats shall be easily accessible, and time-consuming marshalling operations should not be necessary. Loading gauge, axle mass, etc. should comply with the line parameter described in annex III.

If the transfer of loading units has to be effected without wagons, the possibly necessary transport by road between ferry terminal and railway terminal should be characterized by short distances and good road connections.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ECE / TRANS / 88

ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (AGTC)

ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ

ΣΥΝΑΦΘΗΚΕ ΣΤΗΝ ΓΕΝΕΥΗ ΤΗΝ 1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1991

ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (AGTC)

Τα συμβαλλόμενα μέρη,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ την διευκόλυνση της διεθνούς μεταφοράς αγαθών,
ΕΝ ΓΝΩΣΕΙ της αναμενόμενης αύξησης στη διεθνή μεταφορά αγαθών σαν αποτέλεσμα της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου
ΕΧΟΝΤΑΣ ΣΥΝΕΙΔΗΣΗ των δυσμενών οικολογικών συνεπειών που πιθανόν να έχει αυτή η εξέλιξη,

ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΟΝΤΑΣ τον σημαντικό ρόλο των συνδυασμένων μεταφορών στην απαλλαγή του βάρους επί του Ευρωπαϊκού οδικού δικτύου, ειδικά στην δια μέσου των Αλπεων κυκλοφορία, και στην μείωση των οικολογικών καταστροφών,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΠΕΙΣΘΕΙ, πως, προκειμένου να καταστήσουμε τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές στην Ευρώπη περισσότερο αποτελεσματικές και ελκυστικές στους πελάτες, είναι απαραίτητο να εγκαθιδρύσομε ένα νομικό πλαίσιο το οποίο θα προσδιορίζει ένα συντονισμένο σχέδιο για την ανάπτυξη των υπηρεσιών της ενιαίας μεταφοράς καὶ την απαραίτητη υποδομή για την λειτουργία που θα βασίζεται σε διεθνώς ίσες παραμέτρους και πρότυπα απόδοσης.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ ως παρακάτω:

Κεφάλαιο I

ΓΕΝΙΚΑ

Αρθρο 1

ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας:

(α) ο όρος " συνδυασμένες μεταφορές " θα σημαίνει την μεταφορά αγαθών σε μια και την αυτή μεταφορική μονάδα χρησιμοποιώντας περισσότερα από ένα μέσο μεταφοράς

(β) Ο όρος " δίκτυο των σημαντικών διεθνών γραμμών συνδυασμένων μεταφορών" θα αναφέρεται σε όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές που θεωρούνται ως απαραίτητες για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορες εάν:

i) χρησιμοποιούνται σήμερα για τακτικές διεθνείς συνδιασμένες μεταφορές (π.Χ. εναλασσόμενα εμπορευματοκιβώτια, φορτηγά ημιρυμουλκά) :

ii) χρησιμοποιούνται ως σημαντικές τροφοδοτικές γραμμές για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές,

iii) αναμένεται να καταστούν σημαντικές μεταφορικές γραμμές στο εγγύς μέλλον (όπως καθορίζεται στα (i) και (ii)),

γ) Ο όρος " συναφείς εγκαταστάσεις " θα αναφέρεται στις αφετηρίες συνδυασμένων μεταφορών, συνοριακά περάσματα, σταθμούς για την ανταλλαγή ομάδων βαγονιών, σταθμούς αλλαγής απόστασης σιδηροτροχιών και πορθμειακές συνδέσεις και λιμάνια που είναι σημαντικές για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές.

Αρθρο 2

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Τα συμβαλλόμενα μέρη υιοθετούν τις διατάξεις της παρουσας Συμφωνίας ως συντονισμένο διεθνές σχέδιο για την ανάπτυξη και λειτουργία ενός δικτύου σημαντικών διεθνών γραμμών συνδυασμένων μεταφορών και συναφων εγκαταστάσεων στο εξης αναφερομένων ως " διεθνές δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών" το οποίο σκοπεύουν να συμπεριλάβουν στο πλαίσιο των εθνικών προγραμμάτων. Το διεθνές δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών αποτελείται από τις σιδηροδρομικές γραμμές που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 1 της παρούσας Συμφωνίας και από αφετηρίες συνδυασμένων μεταφορών, συνοριακά περάσματα, σταθμούς αλλαγής απόστασης σιδηροτροχιών και πορθμειακές συνδέσεις / λιμάνια σημαντικές για τις διεθνείς συνδυασμένες μεαταφορές που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα II της παρούσας Συμφωνίας.

Αρθρο 3

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Οι σιδηροδρομικές γραμμές του διεθνούς δικτύου συνδυασμένων μεταφορών θα σύμμορφώνονται προς τα χαρακτηριστικά που τίθενται στο Παράρτημα III της παρούσας Συμφωνίας ή θα εναρμονισθούν προς τις διατάξεις αυτές σε μελλοντικό βελτιωτικό έργο που θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα εθνικά προγράμματα.

Αρθρο 4

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Προκειμένου να διευκολύνουν τις υπηρεσίες διεθνών συνδυασμένων μεταφορών στο διεθνές δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα λάβουν τα καταλληλα μέτρα ώστε να επιτύχουν τις παραμέτρους λειτουργίας και τα ελαχιστα προτυπα για τραινα συνδυασμένων μεταφορων και συναφείς εγκαταστασεις που αναφέρονται στο Παράρτημα IV της παρούσας Συμφωνίας.

Αρθρο 5

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Τα Παραρτήματα στην παρούσα Συμφωνία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Επί πλέον Παραρτήματα που καλύπτουν άλλα θέματα συνδυασμένων μεταφορών είναι δυνατόν να προστεθούν στην Συμφωνία σύμφωνα με τη διαδικασία Τροποποίησης που περιγράφεται στο άρθρο 12.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Αρθρο 6

ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑ

Ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών θα είναι ο θεματοφύλακας της παρούσας Συμφωνίας.

Α ρ θ ρ ο 7

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

1. Η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοιχτή στα γραφεία των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη για υπογραφή από τα Κράτη τα οποία είναι μέλη των Ηνωμένων Εθνών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη ή έχουν γίνει δεκτά στην επιτροπή υπό συμβουλευτική ιδιότητα σύμφωνα με τις παραγράφους 8 και 11 των όρων αναφοράς της Επιτροπής, από την 1η Απριλίου 1991 μέχρι 31η Μαρτίου 1992.

2. Τέτοιου είδους υπογραφές θα υποκεινται σε επικύρωση αποδοχή ή έγκριση.

Α ρ θ ρ ο 8

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟΔΟΧΗ Η ΕΓΚΡΙΣΗ

1. Η παρούσα Συμφωνία θα υπόκειται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση σύμφωνα με τις παραγράφους 2 του άρθρου 7.

2.Η επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση θα ισχύσουν από την κατάθεση εγγραφου στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

Α ρ θ ρ ο 9

1. Η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοιχτή προς ένταξη για οποιοδήποτε Κράτος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του Αρθρου 7 από την 1η Απριλίου 1991.

2. Η ένταξη θα ισχύει από την κατάθεση εγγράφου στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

Α ρ θ ρ ο 10

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

1. Η παρούσα Συμφωνια θα αρχίσει να ισχύει 90 ημερες μετά την ημερομηνία κατά την οποία οι Κυβερνήσεις των οκτώ Κρατών θα καταθεσουν έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής ή ένταξης, υπό την προυποθεση ότι μια ή περισσοτερες γραμμές του δικτύου διεθνων συνδυασμένων μεταφορών συνδέουν, κατά τροπο συνεχή, τις επικρατειες τουλαχιστον τεσσάρων απο τα Κρατη που έχουν καταθέσει τέτοιου είδους έγγραφο.

Εάν η παραπάνω προυπόθεση δεν πληρωθεί, η Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία της κατάθεσης του εγγράφου επικύρωσης, αποδοχής ή ένταξης, όπου θα πληρούται η αναφερθείσα προυπόθεση.

3. Για κάθε Κράτος το οποίο καταθέτει έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής, ή ένταξης μετά την έναρξη της περιόδου των 90 ημερών που ορίζεται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, η Συμφωνία θα τίθεται σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία κατάθεσης του αναφερθέντος εγγράφου.

Α ρ θ ρ ο 11

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

1. Τίποτε στην παρούσα Συμφωνία δεν θα θεωρείται οτι περιορίζει κάποιο Συμβαλλόμενο Μέρος από το να λάβει κάποιο μέτρο, σύμφωνο με τις διατάξεις του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και περιορισμένο στις ανάγκες των περιστάσεων, όπως θεωρεί απαραίτητο για την εξωτερική και εσωτερική του ασφάλεια.

2. Τέτοιο είδους μέτρα, τα οποία θα πρέπει να είναι προσωρινά, θα γνωστοποιούνται αμέσως στον θεματοφύλακα και η φυση τους καθορίζεται.

Α ρ θ ρ ο 12

ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Οποιαδήποτε διαφορα μεταξύ δύο ή περισσοτέρων Συμβαλλομενων Μερών η οποια σχετίζεται με την ερμηνεια ή εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και την οποία τα ευρισκόμενα σε διένεξη Μέρη δεν είναι σε θέση να επιλύσουν δια διαπραγματεύσεων ή άλλων μέσων θα υποβάλεται σε διαιτησία εάν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη που βρίσκονται σε διένεξη επιθυμεί κάτι τέτοιο και προς τον σκοπό αυτό, θα υποβληθεί σε ένα ή περισσότερους διαιτητές επιλεγέντες με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ των εν διενέξει μερών. Εάν τα Μέρη που βρίσκονται σε διένεξη αποτύχουν να συμφωνήσουν στην επιλογή του διαιτητή η των διαιτητών εντός τριών μηνών από την αίτηση για διαιτησια, οποιοδήποτε από αυτά τα Μέρη δύναται να ζητήσει από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών να ορίσει ένα μόνο διαιτητή προς τον οποίον η διαφορά θα υποβληθεί προς κρίση.

2. Η απόφαση του διαιτητή ή των διατητών που ορίσθηκαν με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου θα είναι δεσμευτική για τα Συμβαλλόμενα Μέρη που τελούν σε διένεξη.

Α ρ θ ρ ο 13
ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

Οποιοδήποτε Κράτος δύναται κατά την υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας ή καταθέτοντας έγγραφό του επικύρωσης, αποδοχής ή ένταξης, να γνωστοποιήσει στον θεματοφύλακα ότι δεν θεωρεί τον εαυτό του δεσμευμένο από το αρθρο 12 της παρούσας Συμφωνίας.

Α ρ θ ρ ο 14
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

1. Η παρούσα Συμφωνία είναι δυνατόν να τροποποιηθεί σύμφωνα με την διαδικασία που ορίζεται στο παρόν άρθρο, εκτός οπου προβλέπεται διαφορετικα βασει των άρθρων 15 και 16.

2. Τη αιτήσει κάποιου Συμβαλλόμενου Μέρους, οποιαδήποτε τροποποίηση εκ μέρους του στην παρούσα Συμφωνία θα εξετάζεται από την Ομάδα Εργασίας επί θεμάτων Συνδυασμένων Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη.

3. Εάν η τροποποίηση υιοθετηθεί από πλειοψηφία δύο - τρίτων των Συμβαλλομένων Μερών που παρευρίσκονται και έχουν ψήφο, η τροποποίηση θα προωθηθεί από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών προς όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη για αποδοχή.

4. Οποιαδήποτε προταθείσα τροποποίηση που προωθήθηκε σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού θα τεθεί σε ισχύ ως προς όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη τρεις μήνες μετά την λήξη της περιόδου των δώδεκα μηνών που ακολουθούν την ημερομηνία της υποβολής, υπό την προυπόθεση ότι κατά την περίοδο αυτή των δώδεκα μηνών δεν θα έχει γνωστοποιηθεί καμμία αντίρρηση στην προταθείσα τροποποίηση προς τον Γενικο Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών εκ μέρους Κράτους το οποίο είναι Συμβαλλόμεο Μέρος.

5. Εάν κάποια αντίρρηση προς την προταθείσα πρόταση γνωστοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου αυτού, η τροποποίηση θα θεωρείται ότι δεν έγινε αποδεκτή και δεν θα έχει καμμία ισχύ.

Α ρ θ ρ ο 15

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ Ι ΚΑΙ ΙΙ

1. Τα παραρτήματα Ι και ΙΙ, είναι δυνατόν να τροποποιηθούν συμφωνα με την διαδικασία που αναπτύσσεται παρακατω στο άρθρο αυτο.

2. Κατ'αίτηση κάποιου Συμβαλλόμενου Κράτους, οποιαδήποτε τροποποίηση εκ μέρους του στο Παραρτήματα I και II θα εγκρίνεται από την Ομάδα Εργασίας επί θεμάτων Συνδυασμένων Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη.

3. Εάν η τροποποίηση υιοθετηθεί από την πλειοψηφία των Συμβαλλομένων Μερών που παρίστανται και εχουν δικαιωμα ψήφου, η προταθείσα τροποποίηση θα υποβάλεται προς αποδοχή από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών προς τι Συμβαλλομενα Μέρη που είναι άμεσα ενδιαφερόμενα. Για τους σκοπούς του παρόντος αρθρου, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος θα θεωρείται άμεσα ενδιαφερόμενο εάν στην περίπτωση που συμπεριληφθεί κάποια νέα γραμμή, κάποια σημαντική αφετηρία, συνοριακό πέρασμα ελέγχου, κάποιος σταθμός αλλαγής απόστασης σιδηροτροχιών ή πορθμειακή σύνδεση/λιμένας ή στην περίπτωση των αντιστοίχων μετατροπών τους, διασχίζεται η επικράτειά του δι'αυτής της γραμμής ή συνδέεται άμεσα με την σημαντική αφετηρία, ή η θεωρούμενη σημαντική αφετηρία, συνοριακό πέρασμα ελέγχου, σταθμός αλλαγής απόστασης σιδηροτροχιών ή αφετηρία πορθμειακής σύνδεσης λιμένος ευρίσκονται στην επικράτειά αυτή.

4. Οποιαδήποτε προταθείσα τροποποίηση που υποβλήθηκε σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού θα θεωρείται ότι έγινε δεκτή εάν εντός περιόδου έξη μηνών από την ημερομηνία της υποβολής της στον θεματοφύλακα, κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη που είναι άμεσα ενδιαφερόμενα δεν εχει γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών την αντίρρησή του στην προταθείσα τροποποίηση.

5. Οποιαδήποτε τροποποιηση που γίνει δεκτή κατ'αυτόν τον τρόπο, θα υποβάλεται από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών προς όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη και θα τίθεται σε ισχύ τρείς μήνες μετά την ημερομηνια της υποβολής της από τον θεματοφύλακα.

6. Εάν κάποια αντίρρηση στην προταθείσα τροποποίηση γνωστοποιήθηκε σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου αυτού, η τροποποίηση θα θεωρείται ότι δεν έγινε δεκτή και δεν θα έχει καμμία ισχύ.

7. Ο θεματοφύλακας θα τηρείται αμέσως ενήμερος από την Γραμματεία της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη περί των Συμβαλλομένων Μερών τα οποία είναι άμεσα ενδιαφερόμενα για την προταθείσα τροποποίηση.

Α ρ θ ρ ο 16

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ III ΚΑΙ IV

1. Τα παραρτήματα III και IV στην Συμφωνία αυτή είναι δυνατόν να τροποποιηθούν σύμφωνα με την διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο αυτό.

2. Με αίτηση κάποιου Συμβαλλόμενου Μέρους οποιαδήποτε τροποποίηση που προταθεί από αυτό στα Παραρτήματα III και IV θα εγκρίνεται από την Ομάδα Εργασίας για τις Συνδυασμένες Μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής την Ηνωμενων Εθνών για την Ευρώπη.

3. Εάν η τροποποίηση υιοθετηθεί απο πλειοψηφία των δύο - τριτων των παριστaμενων και εχοντων δικαιωμα ψηφου Συμβαλλομενων Μερών, η τροποποιηση θα υποβληθεί απο τον Γενικο Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών προς όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη προς αποδοχή.

4. Οποιαδήποτε προταθείσα τροποποίηση που υποβληθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου θα αρχίσει να ισχύει εντός περιόδου έξη μηνών που ακολουθούν την ημερομηνία της υποβολής, εκτός εάν το ένα πέμπτο των Συμβαλλομένων Μερών έχουν γνωστοποιήσει στον Γενικό - Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών την αντίθεσή τους στην προταθείσα τροποποίηση. Διαφορετικά, η τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ ως προς όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη εκτός από εκείνα τα οποία, προ της ημερομηνίας που θα τεθεί σε ισχύ, έχουν γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα ότι δεν δέχονται την προταθείσα τροποποίηση.

5. Οποιαδήποτε τροποποίηση η οποία έγινε αποδεκτή, θα υποβάλεται από τον Γενικό Γραμματέα προς όλα τα Συμβαλόμμενα Μέρη και θα τίθεται σε ισχύ τρείς μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία υποβλήθηκε.

6. Εάν υποβλήθηκε οποιαδήποτε αντίρρηση στην προταθείσα τροποποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, η τροποποίηση θα θεωρείται ότι δεν έγινε αποδεκτή και δεν θα έχει οποιαδήποτε ισχύ.

Α ρ θ ρ ο 17.

ΟΡΟΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν δύνανται να υπερισχύουν εκείνων που ορισμένα Κράτη τυχόν υποχρεούνται να εφαρμόζουν μεταξύ τους σύμφωνα με άλλες πολυμερείς συμφωνίες, όπως την Συνθήκη της Ρώμης του 1957 που ιδρύει την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

Α ρ θ ρ ο 18

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

1. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία με έγγραφη γνωστοποίηση απευθυνόμενη προς τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

2. Η καταγγελία θα ισχύσει ένα έτος μετά από την ημερομηνία που ο Γενικός Γραμματέας θα λάβει την προαναφερθείσα γνωστοποίηση.

Α ρ θ ρ ο 19

ΛΗΞΗ

Εάν, μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας ο αριθμός των Συμβαλλομένων Μερών, μειωθεί κάτω από οκτώ για δώδεκα συναπτούς μήνες, η παρούσα συμφωνία θα παύσει να ισχύει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία που το όγδοο Κράτος έπαυσε να αποτελεί Συμβαλλόμενο Μέρος.

Α ρ θ ρ ο 20

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΘΕΜΑΤΟΦΥΛΑΚΑ

Πέρα από τις γνωστοποιήσεις και την επικοινωνία του είδους αυτου οπως τυχον ορίζει η παρούσα Συμφωνία οι αρμοδιότητες του Γενικού Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών ως θεματοφύλακα θα είναι εκείνες που ορίζονται στο VII Μέρος της Συνθήκης της Βιέννης για το δίκαιο των Συμβάσεων, που συνήφθη στη Βιέννη την 23η Μαΐου 1969.

Α ρ θ ρ ο 21

ΑΥΘΕΝΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

Το πρωτότυπο της παρούσας Συμφωνίας, από το οποίο το Αγγλικό, Γαλλικό και Ρωσσικό κείμενο είναι εξ ίσου αυθεντικά, θα βρίσκονται κατατεθημένα στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

Εις πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφοντες παρακάτω, όντες αρμοδίως εξουσιοδοτημένοι, υπόγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Συνήφθη στην Γενεύη την πρώτη ημέρα του Φεβρουαρίου 1991.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΓΙΑ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Γενική σημείωση και επεξήγηση των αριθμών των γραμμών

"C-E" δηλώνει σιδηροδρομικές γραμμές ουσιαστικά ταυτόσημες προς τις ανάλογες γραμμές Ε της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για τις Βασικές Διεθνεις Σιδχροδρομικές Γραμμές (AGC) των 1985.

" C " δηλώνει άλλες γραμμές σημαντικες για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές.
Οι "C" αριθμοί των γραμμών είναι ταυτόσημοι με εκείνους των πλησιεστέρων γραμμών Ε και μερικές φορές ακολουθούνται από αύξοντα αριθμό.
Ο αριθμός Ε τέθηκε για εύκολη αναφορά και σύγκριση με τις γραμμές που περιλαμβάνονται στη Συμφωνία AGC. Σε καμμία περίπτωση δεν υποδηλώνει εάν τα κράτη είναι ή προτίθενται να καταστούν Συμβαλλόμενα μέρη στην AGC.

*/ Χρησιμοποιούμενα Σύμβολα

( ) = Σταθμός εκτός του εν λόγω κράτους [παραδείγματος χάριν (Hendaye -)]

---------= Εναλλακτικές πορείες (για παράδειγμα Avila/Arando de Duero)

– – – – =Τμήμα της γραμμής AGC σημαντικό για διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές (αφορά μόνον C -E γραμμές)

. . . . . = Μέρος της γραμμής σημαντικό για συνδυασμένες μεταφορές αλλά όχι μέρος της σχετικής γραμμής AGC (αφορά μόνον C-E γραμμές).

(1) Πορτογαλία *

C - E 05 (Fuentes de Onoro-) Vilar Formoso - Pampilhosa - Coimbra - Lisboa /Porto

C - E 90 Lisboa - Entrocamento - Marvao (- Valencia de Alcantara)

---

(2) Ισπανία */

C - E 05 (Hendaye -) Irun - Burgos - Medina del Campo - Fuentes de Onoro (- Vilar Formoso)

C -E 07 (Hendaye-) Irun - Burgos - Avila/ Aranda de Duero - Madrid.

C - E 053 Madrid - Cordoba - Bobadilla - Algeciras

C - E 90 (Marvao -) Valencia de Alcantara - Madrid - Barcelona -Port Bou (- Cerbere)

C - E 90/1 Valencia - Barcelona

(3) Ιρλανδία */

C - E 03 (Larne - Belfast) - Dublin

---

(4) Ηνωμένο Βασίλειο */

C-E Δ03 Glasgow - Stranraer - Larne - Belfast - (-Dublin) -

Holyhead - Crewe - London - Carlisle

. . . .

Folkstone - Dover (- Calais)

C 03/1 London - Cardiff

C 03 / 2 Cleveland -Doncaster - London

Leeds
C-E 16 London - Harwich (- Zeebrugge)

. . . . . .

---

(5) Γαλλία */

C- E 05) Paris - Bordeaux - Hendaye (-Irun)

C -E 07)

C 07 Paris - Toulouse

C - E 15 (Quevy -) Feignies - Aulnoye - Paris - Dijon/Le

Creusot - Lyon - Avignon

. . . .

Tarascon - Marseille

C 20 Lille - Tourcoing (- Mouscron)

C - E 23 Dunkerque - Aulnoye - Thionville - Metz - Frouard

Toul - Culmont - Chalindrey - Dijon (-Vallorbe)

C - E 25 (Bettembourg-) Thionville - Metz - Strasbourg-
Mulhouse-
(Basel) / Belfort - Besancon - Dijon

. . . .

C 25 Thionville - Apach (- Perl)
C - E 40 Le Havre - Paris - Lerouville - Onville -Metz -
Remilly - Frbach (- Saarbrucken)

C 40 Paris - Le Mans - Nantes/Rennes

C - E 42 Paris - Lerouville - Nancy - Sarrebourg - Reding - Strasbourg (-Kehl)

C 51 (Dover -) Calais - Lille - Paris

C - E 70 Paris - Macon - Amberieu - Culoz - Modane (-Torino)

C - E 700 Lyon - Amberieu

C - E 90 (Port Bou-) Cerbere -Narbonne - Tarascon - Marseille - Menton (-Ventimiglia)

C 90/2 Bordeaux - Toulouse - Narbonne

---

*/ Για γενική σημείωση, επεξήγηση των αριθμών των γραμμων και των χρησιμοποιουμενων συμβολων βλέπετε σελίδα 8.

---

(6) Ολλανδια */

C - E 15 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Roosendaal (- Antwerpen)

C - E 35 Amsterdam - Utrecht - Arnhem (-Emmerich)

C 10/1 Utrecht - Amersfoort - Hengelo (- Bad Bentheim)

C - E 16 (Harwich -) Hoek Van Holland - Rotterdam - Utrecht

C 16 Rotterdam - Tilburg - Venlo (- Koln)

---

(7) Βέλγιο */

C - E 10) (Dover -) Oostende - Bruxelles - Liege (-Aachen)

C- E 20)

C 20 (Tourcoing -) Mouscron - Liege - Montzen (-Aachen)

C - E 15 (Roosendaal -) Antwerpen - Bruxelles - Quevy (- Feignies)

C 15 (Jeumont -) Erquelinnes - Charleroi

C - E 25 Bruxelles - Arlon - Sterpenich (-Kleinbettingen)

C - E 22 (Harwich) Zeebrugge - Brugge

---

(8) Λουξεμβούργο */

C - E 25 (Sterpenich) - Kleinbettingen - Luxembourg - Bettembourg (- Thionville)

---

(9) Γερμανία */

C 16 (Venlo -) Moenchengladbach - Koln

C 25 (Apach -) Perl - Trier - Koblenz

C - E 35 (Arnhem -) Emmerich - Duisburg - Dusseldorf /Dusseldorf - Neuss

. . . .

Koln - Mainz - Mannheim -Karlsruhe (-Basel)

C - E 43 Frankfurt (M) -Heidelberg/Mannheim - Bruchsal - Stuttgart - Ulm - Augsburg - Munchen - Freilassing (- Salzburg)

C -E 45 (Rodby -) Puttgarden - Hamburg - Hannover - Berba -

Gemunden - Nurnberg - Augsburg - Munchen (- Kufstein)

C - E 45/1 (Fredericia -) Flensburg - Hamburg

---

* / Για γενική σημείωση εξήγηση των αριθμών των γραμμών και των χρησιμοποιουμένων συμβόλων βλέπετε σελ.8.

---

(9) Γερμανία (συνεχ)

C 45/2 Bremerhaven - Bremen - Hannover

C 45/3 Travemunde - Lubeck

C - E 451 Nurnberg - Passau (-Wels)

C - E 51 (Gedser -) Rostock - Berlin/ Seddin - Leipzig - Plauen - Hof - Nurnberg

C - E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen - Stralsund - Pasewalk / Neustrelitz - Berlin/ Seddin- Dresden - Bad Schandau (-Decin)

C - E 10 (Liege -) Aachen - Koln - Dusseldorf -Dortmund - Munster - Osnabruck - Bremen - Hamburg - Lubeck (-Hanko)

C 10/1 (Hengelo -) Bad Bentheim - Osnabruck

C-E 18 Hamburg - Buchen - Berlin/Seddin

C- E 20 (Liege-) Aachen -Koln - Duisburg - Dortmund - Hannover - Helmstedt - Berlin/Seddin -Frankfurt (O) (-Kunowice)

C-E 3) Cresden - Goerlitz (-Zgorzelec)

C -E 32 Frankfurt (M) - Hanau - Flieden - Bebra - Leipzig

C - E 40 (Forbach -) Saarbrucken - Ludwigshafen - Mannheim - Frankfurt (M) - Gemunden - Nurnberg - Schirnding (- Gheb)

C - E 42 (Strasbourg -) Kehl - Appenweier -Karlsruhe - Muhlacker -Stuttgart / Offenburg

C -E 46 Main - Frankfurt (M)

---

(10) Ελβετία */

C -E 23 (Dijon -) Vallorbe - Lausanne - Brig

C -E 25 (Mulhouse -)Basel -Olten - Bern - Brig (-Domodossola)

C - E 35 (Karlsruhe-) Basel - Olten - Chiasso (-Milano)

C 35 (Karlsruhe -) Basel - Brugg- Immensee -Bellinzona - (-Luino) / Chiasso (- Milano)

C - E 50 (Culoz -) Geneve - Lausanne - Bern - Zurich - Buchs (-Innsbruck)

---

*/ Για γενική σημείωση, εξήγηση των αριθμών των γραμμών και χρησιμοποιούμενα σύμβολα βλεπετε σελ.8

---

(11) Ιταλία */

C - E 25 (Brig -) Domodossola - Novara - Milano - Genova

C - E 35 (Chiasso -) Milano - Bologna - Firenze -Roma Napoli - Salerno - Villa S.Giovanni - Messina

C-E 35 (Bellinzona -) Luino - Gallarate - Rho - Milano

C - e 45 (Innsbruck -) Brennero - Verona - Bologna - Ancona - Foggia - Bari- Brindisi

C - E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio -Udine - Venezia - Bologna/Trieste

C -E 70 (Modane -) Torino - Rho -Milano - Verona - Trieste - Villa Opicina (- Sezana)

C - E 72 Torino - Genova

C - E 90 (Menton-) Ventimiglia - Genova - Pisa - Livorno -Roma

C - E 90/1 La spezia - Fidenza - Parma

C 90/2 Livorno - Pisa - Firenze

---

(12) Νορβηγία */

C - E 45 Oslo (Kornsjoe)

C 61 Oslo (- Charlottenberg - Stockholm)

---

(13) Σουηδία */

C 10/2 Stockholm (-Turku)

C -E 45 (Kornjoe -) Gotemborg - Helsingborg (-Helsingoer)

C 45/1 Gotemborg (-Frederikshaven)

C 45/3 Malmo (-Travemunde)

C -E 53 Helsingborg - Hasslehom

C - E 55) Stockholm - Hassleholm - Malmo - Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

C -E 61)

C55 Hallsberg - Gotemborg

C - E 59 Malmo - Ystad (- Szczecin)

C 61 (Oslo-) Charlottenberg - Karlstad - Hallsberg -Stockholm

*/ Για γενική σημείωση, επεξήγηση των αριθμών των γραμμών και των χρησιμοποιουμένων συμβολων βλέπετε σελ.5

---

(14) Δανία */

C - E 45 (Helsinborg -) Helsingoer - Kobenhaven - Nykobing - Koedby (- Puttgarden)

C 45/1 (Gotemborg -) Frederikshaven - Arhus / Koebenhavn - Fredericia (-Flensburg)

C -E 530 Nykoebing - Gedser (-Rostock)

---

(15) Αυστρία */

C - E 43 (Freilassing -) Salzburg

C - E 45 (Munchen -) Kufstein - Worgl -Innsbruck (-Brennero)

C- E 451 (Nurberg - Passau -) Wels

C -E 55 Linz - Salzburg - Schwarzach St.Veit - Villach - Arnoldstein (-Tarvisio)

C -E 551 (Horni - Dvoriste-) Summerau - Linz -Selzthal- St. Michael

C - E65 (breclav -) Bernhardsthal-Wien - Semmering - Bruck a.d. Mur- Klagenfurt - Villach - Rosenbach (-Jesenice)

C - E 67 Bruck a.d. Mur - Graz - Spielfeld Strass (-Sentilj)

C - E 50 (Buchs -) Innsbruck - Worgl - Kufstein (-Rosenheim-Freilassing) / Schwarzach St.Veit - Salzburg-

Linz - Wein (-Hegyeshalom)/Ebenfurt (-Sopron)

---

(16) Πολωνία */

C - E 59 Swinoujscie - Szczecin - Kostrzyn - Zielona Gora -

Wroclaw - Opole - Chalupki

C 59 Wroclaw - Miedzylesie (-Lichkov)

C -E 65 Gdynia-Gdansk -Tczew -Waszawa/ Bydgoszcz- Katowice-

Zebrydowice

(-Petrovice U.Karvine)

C 65 Nowa Sol -Zagan - Weglíniec - Zawidow (-Frydlant)

---

*/ Για γενική σημείωση, επεξήγηση των αριθμών των γραμμών και των χρησιμοποιουμένων συμβόλων βλέπετε σελ.8

---

(16) Πολωνία (συνεχ)

C -E 20) Frankfurt (O)-) Kunowice - Poznan - Lowicz-
Warszawa/Skierniewice - Lukow-

. . . .

Terespol (-Brest)

C-E 30(Gorlitz-)Zgorzelec Wroclaw -Katowice-Krakow -Przemysl-

Medyka
(-Mostiska)

---

(17) Ομοσπονδιακή Δημοκρατια Τσεχιας και Σλοβακίας*/

C-E 55 (Bad Schandau-) Decin - Praha

C -E 551 Praha - Horni Dvoriste (-Summerau)

C 59 (Miedzylesie -) Lichkov - C.Trebova

C - E 61 (Bad Schandau -)Decin-Nymburk -Kolin-Brno-Breclav-
Bratislava -

Komarno - (-Komarom)/Rusovce (-Hegyeshalom)

. . . .

C - E 63 Zilina -Bratislava

C-E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u.Karvine -Ostrava - Breclav
(-Bernharstahl)

C 65 (Zawidow-) Frydlant -Turnov -Praha

C - E 40 (Schirnding-) Cheb -Plzen-Prana-Kolin-Hranicie na
Morave-Ostrava/Puchov

. . . .

Zilina -Poprad Tatry-Kosice -Cierna nad Tisou (-Cop)

C-E 52 Bratislava -N Zmky -Sturovo (-Szob)

---

(18) Ουγγαρία */

C-E 61 (Bratislava - Komarno-)/Hegyeshalom-Komarom -Budapest

C-E 69 Budapest - Murakeresztur (-Kotoriba)

C-E 71 Budapest - Murakeresztur -Gyekenyes (-Botovo-Koprivnica)

C-E 85 Budapest - Kelebia (-Subotica)

C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom/Sopron - Gyor-Budapest-Miskolc-Nyiregyhaza -Zahony (-Cop)

C-E 52 (Sturovo-) Szob -Budapest -Cegled - Szolnok -Debrecen-Nyiregyhaza

C-E 56 Budapest -Rakos -Ujszasz -Szolnok-Lokoshaza(-Curtici)

---

*/ Για γενική σημείωση, επεξήγηση των αριθμών των γραμμών και των χρησιμοποιουμένων συμβόλων βλέπετε σελ.8

---

(19) Γιουγκοσλαβία*/

C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka -Rijeka

C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj -Maribor-Zidani Most

C-E 69 (Murakeresztur-) Kotoriba -Pragersko- Zidani Most-Ljubljana-Divaca -Koper

C-E 71 (Gyekenyes-)Botovo -Koprivnica -Zagreb-Karlovac-Rijeka

C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Nis/Kraljevo-Skopje-Γευγελή (Ειδομένη)

C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena -Ljubljana -Zidani Most-Zagreb- Beograd -Nis-Dimitrovgrad (-Dragoman)

---

(20) Ελλάδα*/

C-E 85 (Γευγελή -) Ειδομένη -Θεσσαλονίκη -Αθήνα

C-E 855 (Κουλάτα -) Προμαχών - Θεσσαλονίκη

---

(21) Ρουμανία*/

E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani -Busau -Ploiesti -Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)

C 95 Craiova -Calafat (-Vidin)

C-E 54 Arad -Deva -Teius -Vinatori -Brasov -Bucuresti

C-E 56 (Lokoshaza-) Curtici -Arad -Timisoara -Craiova-Bucuresti

C-E 562 Bucuresti -Constanta

---

(22) Βουλγαρία*/

C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza -Dimitrovgrad

C-95 (Calafat -) Vidin -Sofija

C-E 680 Sofija -Mezdra -Gorna Oriahovitza -Kaspican -Sindel-Varna

C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman -Sofija -Plovdiv -Dimitrovgrad Sever -Svilengrad (-Kapikule)

C-E 720 Plovdiv -Zimintza -Karnobat -Burgas

C-E 855 Sofija -Kulata (-Προμαχών)

---

*/ Για γενική σημείωση, επεξήγηση των αριθμών των γραμμών και των χρησιμοποιουμένων συμβόλων βλέπετε σελ.8

---

(23) Φινλανδία*/

C-E 10 Hanko - Helsinki -Riihimaki -Kouvola -Vainikkala (-Luzhaika)

C 10/2 (Stockholm -) Turku -Helsinki

---

(24) Ενωση των Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών*/

C-E 95 (Iasi-) Ungeni -Kichinev -Benderi -Kiev _Moskva

C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika -Leningrad- Moskva

C-E 20 (Terespol-) Brest -Moskva

C-E 30 (Medyka-) Mostiska -Lvov- Kiev -Moskva

C-E 40 (Cierna N.Tis-) Cop-Lvov

C-E 50 (Zahony-) Cop-Lvov -Kiev -Moskva

---

(25) Τουρκία*/

C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule -Instanbul -Haydarpasa-Ankara

C-E 702 Ankara/Bandirma -Anmara -Kapikoy -[Razi-(Iran)]

C-E 702 Samsun-Sivas -Malatva -Kapikoy -[Razi (Iran)]

C-E 704 Ankara/Mersin -Adana-Iskenderun-Nusaybin-
[Kamishli(Syria) -
Tel Kotchet (Iraq)]

---

*/ Για γενική σημείωση, επεξήγηση των αριθμών των γραμμών και των χρησιμοποιουμένων συμβόλων βλέπετε σελ.8

Παράρτημα ΙΙ

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Α.Σημαντικές αφετηρίες για τις διεθνεις συνδυασμενες μεταφορες

ΑΥΣΤΡΙΑ

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach - Furnitz
Wels
Wien

ΒΕΛΓΙΟ
Antwerpen
Bressoyx (Liege)
Bruxelles
Chatelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ
Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΑΣ ΚΑΙ ΣΛΟΒΑΚΙΑΣ
Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n.Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

ΔΑΝΙΑ
Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg
Helsinki-Pasila

ΓΑΛΛΙΑ
Avignon-Courtine
Bordeaux - Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre

Lille -St. Sauveur
Lyon - Venissieux
Marseille -Canet
Paris-Le Chapelle
Paris- Noisy -Le Sec
Paris - Pompadour
Paris -Rungis
Paris - Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen -Sottevile
Toulouse

ΓΕΡΜΑΝΙΑ
Augsburg -Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum -Langendreer
Bremen -Grolland Roland
Bremerhaven -Nordhafen
Dresden
Dusseldorf - Bilk
Duisburg -Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg - Wilhelmsburg
Hamburg -Rothenburgsort
Hamburg - Sud
Hamburg - Waltershof
Hannover - Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Koln Eifeltor
Leipzig
Lubeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
Munchen HBF
Neuss
Neu Ulm
Nurberg HGBF
Offenburg
Regensburg

Rheine
Rostock
Saarbrucken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal - Langefeld

ΕΛΛΑΔΑ
Αγιοι Ανάργυροι (Αθήναι)
Θεσσαλονίκη

ΟΥΓΓΑΡΙΑ
Budapest
Sopron
Zahony
Szeged
Debrecen

ΙΡΛΑΝΔΙΑ
Dublin - North Wall

ΙΤΑΛΙΑ
Bari - Lamasinata
Bologna - Interporto
Busto Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano -G.Pirelli
Milano - Rogoredo
Modena
Napoli -Granili
Napoli Traccia
Novara
Padova - Interporto
Pescara-P.N.
Pomezia - S.P.
Rivalta Scrivia
Torino -Orbassano
Trieste
Verona -Q.E.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ
Bettembourg

ΟΛΛΑΝΔΙΑ
Rotterdam -Haven

Rotterdam -Noord
Venlo
Ede

ΝΟΡΒΗΓΙΑ
Oslo - Alnabru

ΠΟΛΩΝΙΑ
Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ
Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa - Beirolas

ΡΟΥΜΑΝΙΑ
Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

ΙΣΠΑΝΙΑ
Algeciras
Barcelona
Irun
Madrid
Port -Bou
Tarragona
Valencia (-Silla)

ΣΟΥΗΔΙΑ
Goteborg
Helsingborg
Malmo
Stockholm -Arsta

ΕΛΒΕΤΙΑ
Aarau -Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Geneve
Lugano - Vedeggio
Luzern -Vedeggio
Luzern
Renens
Zurich

-ΤΟΥΡΚΙΑ
Bandirma
Derince
Iskenderum
Istanbul
Mersin
Samsun

ΕΝΩΣΗ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ
Brest
Cop
Kiev
Moskva-Lvov

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ
Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Goatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool - Garston
London -Stratford
London Willesden
Manchester - Trafford Park
Southampton
Tilbury

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ
Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

Β. Σημαντικά συνοριακά περάσματα για διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές 1/*

Vilar Formoso (CP) -Fuentes de Onoro (RENFE)
Marvão (CP) - Valencia de Alcantara (RENFE)
Irun (RENFE) - Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) -Cerbere (SNCF)
Dublin (CIE) - Holyhead (BR)
Dundalk (CIE) -Newry (NIR)
Dover (BR) -Calais (SNCF)

-Dunkerque (SNCF)
-Oostende (SNCB)
Harwich (BR) - Zeebrugge (SNCB)
Menton (SNCF) - Ventimiglia (FS)
Modane (SNCF) - Bardonecchia (FS)

Brig (SBB - CFF) - Domodossola (FS)
Bale (SNCF) - Basel (SBB -CFF)
Strasbourg (SNCF) - Kehl (DB)
Forbach (SNCF) - Saarbruchen (DB)
Apach (SNCF) - Perl (DB)

Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) - Quevy (SNCB)
Jeumont (SNCF) -Erquelinnes (SNCB)
Tourcoing (SNCF) - Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) - Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)
Venlo (NS/DB)
. . . . Bad Bentheim (DB/NS)
Montzen (SNCB) - Aachen (DB)
Sterpenich (SNCB) - Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB - CFF)
Flensburg (DB) - Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) - Roedby (DSB)
Schirnding (DB) -Cheb (CSD)
Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB -CFF / OBB)
Luino (SBB -CFF/FS)
Chiasso (SBB - CFF/FS)

1/ Μετά από κάθε συνοριακό πέρασμα η σχετική σιδηροδρομική διοίκηση που χρησιμοποιεί τον σταθμό αναφέρεται εντός των παρενθέσεων. Εάν μονον ενας σταθμός αναφέρεται χρησιμοποιείται από κοινού και από τις δύο σιδηροδρομικές διοικήσεις.

Brennero (FS/OBB)

Villa Opicine (FS) - Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) - Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB /SJ)
Kornsjo (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) - Koebenhavn (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (SDB)
Ystad (SJ) - Swinoujscie (PKP)
Goteborg (SJ) -Frederikshavn (DSB)
Malmo (SJ) - Travemunde (DB)

Gedser (DSB) - Rostock (DR)
Rosenbach (OBB) - Jesenice (JZ)
Spielfeld - Strass (OBB) - Sentily (JZ)
Ebenfurth (OBB) - Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) -Hegyeshalom (MAV)

Bernhardsthal (OBB) -Breclav (CSD)
Summerau (OBB) - Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O.(DR) -Kunowice (PKP)
Gorlitz (DR) - Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) - Decin (CSD)

Terespol (PKP) - Brest (SZD)
Medyka (PKP) - Mostiska (SZD)
Zebrzydovice (PKP) - Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP) - Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP) -Lichkov (CSD)

Cierna (CSD) - Cop (SZD)
Komarno (CSD) - Komarom (MAV)
Sturovo (CSD) -Szob (MAV)
Rajka (MAV)- Rusovce (CSD)

Murakeresztur (MAV) -Kotoriba (JZ)

Gyekenyes (MAV) - Botovo (JZ)
Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
Zahony (MAV) -Cop (SZD)
Lokoshaza (MAV) -Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) - Ειδομένη (CH)
Iasy (CFR) - Ungeny (SZD)
Giurgiu (CFR) - Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) - Προμαχών (CH)
Vainikkala (VR) - Luzhaika (SZD)
Turku (VR) - Stockholm (SJ)
Kapikoy (TCDD) - Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS)

Γ. Σημαντικοί σταθμοί για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές αλλαγής της απόστασης σιδηροτροχιών */-

Irun -Heyndaye (Ισπανία - Γαλλία)

Port - Bou - Cerbere (Ισπανία Γαλλία)

Hanko - (Φινλανδία)

Terespol - Brest (Πολωνία - ΕΣΣΔ)

Przemysl - Mostiska (Πολωνία- ΕΣΣΔ)

Cierna - Cop (Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Τσεχίας και Σλοβακίας- ΕΣΣΔ)

Zahony - Cop (Ουγγαρία - ΕΣΣΔ)

Iasi - Ungeny (Ρουμανία - ΕΣΣΔ)

Σημείωση: Οι σταθμοί αλλαγής απόστασης σιδηροτροχιών είναι επίσης και συνοριακά περάσματα.

----

*/ Εάν η αλλαγή αξόνων τροχών ή η μεταφορά φορτωμένων μονάδων σε βαγόνια διαφορετικής απόστασης σιδηροτροχιάς διεξάγεται σε ένα μόνο σταθμό, ο σταθμός αυτός υπογραμμίζεται.

Δ. Πορθμειακή σύνδεση με λιμένα αποτελούσα μέρος του δικτύου διεθνών συνδυασμένων μεταφορών

Holyhead - Dublin (Ηνωμένο Βασίλειο - Ιρλανδία)

Calais - Dover (Γαλλία - Ηνωμένο Βασίλειο)

Oostende -Dover (Βέλγιο - Ηνωμένο Βασίλειο)

Dunkerque - Dover (Γαλλία - Ηνωμένο Βασίλειο)

Stanrear - Larne (Ηνωμένο Βασίλειο)

Zeebrugge - Harwich (Βέλγιο - Ηνωμένο Βασίλειο)

Zeebrugge - Dover (Βέλγιο - Ηνωμένο Βασίλειο)

Puttgarden - Rodby (Γερμανία - Δανία)

Koebenhavn - Helsingborg (Δανία - Σουηδία)

Lubeck - Travemunde - Hanko (Γερμανία - Φινλανδία)

Gedser - Rostock (Warnemunde) (Δανία - Γερμανία)

Goteborg - Frederikshavn (Σουηδία - Δανία)

Malmo - Travemunde (Σουηδία - Γερμανία)

Trelleborg - Sassnitz (Σουηδία - Γερμανία)

Ystad - Swinoujscie (Σουηδία - Πολωνία)

Helsinki - Gdynia (Φινλανδία - Πολωνία)

Helsinki - Stockholm (Φινλανδία - Σουηδία)

Turku - Stockholm (Φινλανδία - Σουηδία)

Samsun - Constanta (Τουρκία - Ρουμανία)

Mersin Venezia (Τουρκία - Ιταλία)

Σημείωση: Πορθμειακές συνδέσεις είναι ακόμη και συνοριακά σημεία περάσματος, εκτός από τις συνδέσεις Stanrear- Larne και Messina - Villa S. Giovanni.

Παράρτημα III

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Προκαταρτικά σχόλια

Οι παράμετροι εκτίθενται περιληπτικά στον παρακάτω πίνακα. Οι τιμές που φαίνονται στη στήλη Α του πίνακα πρέπει να θεωρηθούν ως σημαντικοί στόχοι προς επίτευξη σύμφωνα με τα σχέδια εθνικής σιδηροδρομικής ανάπτυξης. Οποιαδήποτε παρεκτροπή από τις τιμές αυτές πρέπει να θεωρηθεί ως εξαίρεση.

Οι γραμμές έχουν διαχωρισθεί σε δύο βασικές κατηγορίες:

(α) Υφιστάμενες γραμμές, ικανές να βελτιωθούν όπου απαιτείται. Είναι συχνά δύσκολο και μερικές φορές αδύνατο να μεταβάλονται, παραδείγματος χάριν, τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, και οι προϋποθέσεις πρέπει να κάμπτονται για κάθε τέτοια γραμμή.

(β) Νέες γραμμές που θα δημιουργηθύν
Αναλογικά, οι προδιαγραφές που δίδονται στον παρακάτω πίνακα επίσης ισχύουν, όπου είναι εφικτό, και για τις υπρεσίες των πορθμείων οι οποίες αποτελούν ένα σύνολο με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

	A		B
	Υπάρχουσες γραμμές οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες της υποδομής και γραμμές που πρόκειται να βελτιωθούν ή να ανακατασκευασθούν		Νέες γραμμές
	ΠΑΡΟΝ	ΤΙΜΕΣ ΣΤΟΧΟΥ	
1. Αριθμός τροχιών		(δεν καθορίζεται)	2
2. Απόσταση οχήματος φόρτωσης	UIC B 2	UIC C1 2	
3. Ελάχιστη απόσταση μεταξύ κέντρων τροχιών 1/	4.0μ	4.2μ	
4. Ονομαστική ελάχιστη ταχύτητα	100χμ./ω3/	120χμ.ω3/	120χμ.ω3/
5. Επιτρεπόμενος όγκος ανά άξονα			
Βαγόνια 100χμ./ω	20τ.	22.5τ	22.5τ
120χμ./ω	20τ.	20τ.	20τ
6. Μεγίστη κλίση 1/	(δεν καθορίζεται)		12.5mm/m
7. Ελάχιστο οφέλιμο μήκος παρακαμπτηρίου	600μ	750μ	750μ

1/ Οχι άμεσης συνάφειας προς τις συνδυασμένες μεταφορές αλλά συνιστάται για ικανοποιητική διεθνή ενιαία μεταφορά.

2/ UIC: Διεθνής Ενωση Σιδηροδρόμων

3/ Ελάχιστες προϋποθέσεις για τρένα συνδυασμένων μεταφορών (βλέπετε παράρτημα IV).

Επεξήγηση των παραμέτρων που περιλαμβάνονται στον παραπάνω πίνακα

1. Αριθμός των τροχιών

Οι γραμμές των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να παρέχουν υψηλή χωρητικότητα και να επιτρέπουν την ακριβόχρονη εκτέλεση.

Είναι γενικά δυνατόν να ανταποκριθούμε και στα δύο προαπαιτούμενα μόνον στις γραμμές με δύο τουλάχιστον τροχιές. Εν τούτοις, γραμμές με μια μόνον τροχιά θα γίνουν δεκτές εάν οι άλλες παράμετροι της Συμφωνίας ακολουθούνται.

2. Απόσταση σιδηροτροχιών για φόρτωση βαγονιών

Αυτή είναι η ελάχιστη απόσταση των σιδηροτροχιών για φόρτωση επί των γραμμών διεθνών συνδυασμένων μεταφορών.

Στις νέες γραμμές, συνήθως συντρέχει μόνον ένα μικρό οριακό κόστος επένδυσης με την υιοθέτηση μεγάλης απόστασης σιδηροτροχιών για φόρτωση, και για το λόγο αυτό επιλέχθηκε η απόσταση UIC C1.

Η απόσταση C1 επιτρέπει, για παράδειγμα:

Στην μεταφορά οχημάτων οδικής μεταφοράς προϊόντων και οδικών τρένων (φορτηγά με ρυμουλκά, αρθρωτικά οχήματα, τρακτέρ και ημιρυμουλκούμενα) να συμφωνεί με την Ευρωπαϊκή οδικη απόσταση για φόρτωση (ύψος 4μ. πλάτος 2.5μ) σε ειδικά βαγόνια με ύψος φόρτωσης πάνω από το ύψος της γραμμής 60cm.

Την μεταφορά συνήθων οδικών ημιρυμουλκούμενων πλάτους 2.5 μ και 4μ ύψος σε κοίλα βαγόνια με κανονικά τροχοφορεία.

Την μεταφορα κιβωτίων πλάτους 2.44μ. και υψους 2.9μ. σε κοινά επίπεδα βαγόνια.

Την μεταφορά εναλασσόμενων εμπορευματοκιβωτίων πλάτους 2.5μ. σε κοινά επίπεδα βαγόνια.

Την μεταφορά των κιβωτιων / εναλασσομένων εμπορευματοκιβωτίων πλατους 2.6μ. και ύψους 2.9μ. σε κατάλληλα βαγόνια.

Οι υπάρχουσες γραμμές που διασχίζουν ορεινές περιοχές (όπως τα Πυρηναία, Massif central, τις Άλπεις, τα Γιούρα, Απέννινα, - τα Καρπάθια) έχουν πολλά τούνελ ανταποκρινομενα στην αποσταση φόρτωσης της Τεχνικής Μονάδας, ή αποστάσεις κατά τι μεγαλύτερου ύψους στο κέντρο της τροχιάς. Η αύξηση αυτή ώστε να ανταποκρίνεται στην απόσταση UIC C1 είναι σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις αδύνατον από οικονομική και χρηματοδοτική σκοπιά.

Για το λόγο αυτό επιλέχθηκε η απόσταση UIC B για τις γραμμές αυτές, γιατί επί παραδείγματι, επιτρέπει:

Την μεταφορά των φορτηγών ISO, πλάτους 2.44μ. και ύψους 2.90μ., σε επίπεδα βαγόνια - φορτηγά με ύψος φόρτωσης 1.18μ. πάνω από το ύψος της σιδηροτροχιάς.

Την μεταφορά εναλασσομένων εμπορευματοκιβωτίων πλάτους 2.5μ. και ύψους 2.6μ. σε κοινά επίπεδα βαγόνια (ύψος φόρτωσης 1.246μ.):

Την μεταφορά ημιρυμουλκούμενων σε κοίλα βαγόνια.

Την μεταφορά εναλασσόμενων εμπορευματοκιβωτίων / φορτηγών, πλάτους 2.6μ και ύψους 2.9μ. σε ειδικά βαγόνια με χαμηλό φορτωτή.

Οι περισσότερες από τις υφιστάμενες γραμμές διεθνών συνδυασμένων μεταφορών παρέχουν τουλάχιστον την απόσταση UIC B. Στην περίπτωση των άλλων, η βελτίωση σε αυτά τα επίπεδα δεν απαιτεί συνήθως μεγάλες επενδύσεις.

4. Οριακή ελάχιστη ταχύτητα

Η οριακή ελάχιστη ταχύτητα ορίζει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικα του τμήματος (ακτίνα καμπύλης και κλίσης), την ασφάλεια των εγκαταστάσεων (απόσταση τροχοπέδισης) και τον συντελεστή τροχοπέδησης του τροχαίου εξοπλισμού του σιδηροδρομικού οργανισμού.

5. Επιτρεπόμενος όγκος ανά άξονα

Αυτός είναι ο επιτρεπόμενος όγκος που γραμμές διεθνων συνδυασμένων μεταφορών δύνανται να φέρουν.

Οι γραμμές διεθνών συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να είναι σε θέση να δέχονται τα πλέον σύγχρονα υφιστάμενα και μελλοντικά μεταφορικά οχήματα, ειδικώτερα:

Βαγόνια με όγκο 20 τόννους ανά άξονα ο οποίος ανταποκρίνεται στο UIC κατηγορίας Γ. υιοθετήθηκε βαγόνι δεχόμενο όγκο 22,5 τόννους ανά άξονα μέχρι 100χμ/ώρα, σύμφωνα με τις πρόσφατες αποφάσεις του UIC. Τα όρια των 20 τόννων για ταχύτητα 120χμ./ώρα είναι εκείνα που θεσπίσθηκαν από τους κανονισμούς του UIC.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς του UIC, οι τιμές ανά άξονα που εμφαίνονται ισχύουν για διάμετρο τροχού όχι μικρότερη από 840mm.

7. Ελάχιστο οφέλιμο μήκος παρακαμπτηρίου

Το ελάχιστο οφέλιμο μήκος παρακαμπτηρίου στις γραμμές διεθνών συνδυασμένων μεταφορών είναι απαραίτητο για τρένα συνδυασμένων μεταφορών (βλέπετε Παράρτημα IV).

Παραρτημα IV

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΕΝΩΝ
ΚΑΙ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Α. Προϋποθέσεις για ικανοποιητικές υπηρεσίες διεθνών συνδυασμένων μεταφορών

1. Προκειμένου να είμαστε σε θέση να εγγυηθούμε μία ικανοποιητική και ταχεία ροή μεταφοράς, απαιτούμενη από σύγχρονες μεθόδους παραγωγής και διανομής των προϊόντων, οι υπηρεσίες διεθνών συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να πληρούν ειδικότερα τα παρακάτω απαιτούμενα:

(α) αναχώρηση / άφιξη σύμφωνα με τις απαιτήσεις των πελατών (ειδικότερα ώρες κλεισίματος προς παραλαβή να είναι αργά και ενωρίς για διάθεση των προϊόντων), τακτικές υπηρεσίες.

(β) σύντομη διάρκεια για μεταφορά πόρτα - πόρτα, υψηλή απόδοση ακριβείας, εγγυημένες ώρες μεταφοράς.

(γ) εγγυημένες και ακριβείς πληροφορίες για τη διαδικασία μεταφοράς, απλή έντυπη υποστήριξη, χαμηλό κίνδυνο ζημιών.

(δ) ικανότητα μεταφοράς όλων των ειδών των δεμάτων και όλων των τύπων μονάδων φόρτωσης που μπορούν να μεταφερθούν σε

διεθνή Ευρωπαϊκή οδική μεταφορά. Με την έννοια αυτή, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προβλεπόμενες εξελίξεις σχετικώς με το βάρος και τις διαστάσεις των μονάδων φόρτωσης.

2. Τα απαιτούμενα αυτά πρέπει να πληρούνται μέσω:

(α) υψηλής ταχύτητας μεταφοράς (υπολογιζόμενη από την αναχώρηση μέχρι τον τοπο προορισμού, συμπεριλαμβανομενων και ολων των εξόδων), η οποία πρέπει να είναι περιπου ίδια, ή πιθανόν να υπερβαίνει εκείνη της οδικής μεταφοράς από το ένα άκρο στο άλλο.

(β) αξιοποίησης των μη εργάσιμων ωρών των εντολεών (π.χ. μεταφορά κατά τη διάρκεια της νύχτας), έτσι ώστε να υπάρχει η ικανότητα να τεθούν τα προϊόντα σε διάθεση τις πρωϊνές ώρες όπως είναι επιθυμητό από τους πελάτες.

(γ) κατάλληλου και επαρκούς εξοπλισμού και ικανοτήτων υποδομής (π.χ. επαρκή μέτρα φόρτωσης).

(δ) απ'ευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης, εάν τούτο είναι δυνατόν (π.χ. αποκλείοντας ή μειώνοντας στο ελάχιστο την μεταφορά των παραδοθέντων σε άλλα τρένα κατά τη διάρκεια της διαδρομής).

(ε) οργανωτικών μέτρων προς βελτίωση της ροής μεταφοράς χρησιμοποιώντας συστήματα τηλεπικοινωνίας.

3. Προκειμένου να πληρωθούν τα παραπάνω προαπαιτούμενα τα τρένα και οι διευκολύνσεις υποδομής πρέπει να είναι ικανοποιητικής απόδοσης, π.χ. πρέπει να ανταποκρίνονται σε ορισμένα ελάχιστα πρότυπα στα οποία πρέπει να προσαρμοσθούν όλες οι αρχές που έχουν σχέση με μία συγκεκριμένη μεταφορική σχέση.

4. Οι παράμετροι απόδοσης και τα παρακάτω πρότυπα ειδικά ορισθηκαν για μεγάλα τμήματα διεθνούς μεταφορας, π.χ. για μεταφορικές σχέσεις με τακτική συγκοινωνία απευθείας τρένων ή με τουλάχιστον ευρύτερες ομάδες βαγονιών. Μεμονωμένα βαγόνια ή ειδικές μεταωορές θα μπορουσαν ακόμη να λειτουργουν με συμβατικά τρένα εμπορευμάτων εάν τουτο ικανοποιει τις αναγκες των πελατών και των σχετικών σιδηροδρόμων.

B. Παράμετροι απόδοσης των τρένων

5. Τρένα που χρησιμοποιούνται για διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να πληρούν τα παρακάτω ελάχιστα πρότυπα:

Ελάχιστα πρότυπα	Σήμερα	Προσδοκώμενες τιμές
Ονομαστική ελάχιστη ταχύτητα	100χμ./ώρα	120χμ./ωρα
Μήκος τρένου	600μ	750 μ
βάρος τρένου	1.200 τόννοι	1.500 τόννοι
Αξονα φόρτωσης (βαγόνι)	20 τόννοι	20 τόννοι (22.5 τόννοι σε μια ταχύτητα 100χμ./ώρα)

Εάν τα απευθείας τρένα δεν δύνανται να λειτουργήσουν, εαν είναι δυνατόν, τα τρένα πρεπει να αποτελούνται μόνο από λίγες ομάδες βαγονιων, των οποίων τα βαγόνια σε κάθε ομάδα πρέπει να έχουν τον αυτό προορισμό. Δεν πρέπει να υπάρχουν στάσεις κατά την πορεία για λειτουργικούς λόγους ή ελέγχους σε συνοριακά σημεία, εάν είναι εφικτό.

6. Ο τροχαίος εξοπλισμός του σιδηροδρομικού οργανισμού θα ανταποκρίνεται στα παραπάνω πρότυπα που έχουν σχέση με την ταχύτητα και τη φόρτωση του άξονα και θα είναι ικανός να μεταφέρει όλες εκείνες τις μονάδες φόρτωσης που πρέπει να ληφθούν υπόψη σχετικώς με το βάρος και τις διαστάσεις.

7. Τρένα συνδυασμένων μεταφορών θα αξιολογούνται ως υψίστης προτεραιότητας. Το χρονοδιάγραμμά τους θα σχεδιάζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συμβαδίζει με τις απαιτήσεις των πελατών για εγγυημένες και τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς.

Γ. Ελάχιστα πρότυπα για σιδηροδρομικές γραμμές

8. Οι σιδηροδρομικές γραμμές που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές θα διαθέτουν ένα επαρκές δυναμικό τρένων ημερησίως, έτσι ώστε να αποφύγουν ώρες αναμονής για τρένα συνδυασμένων μεταφορών. Τα τρένα αυτά δεν πρέπει να καθυστερούν λόγω μη εργασίμων ωρών.

9. Για τη βελτίωση των σιδηροδρομικών γραμμών, θα εφαρμόζονται οι παράμετροι υποδομής που περιλαμβανονται στο παράρτημα III.-

----

*/ Οι τιμες αυτες πρεπει να εχουν επιτευχθεί περίπου εως το ετος 2000. Δεν θα αποκλειουν την ταχυτερη επιτευξη υψηλότερων προτύπων εφόσον αυτά δεν παρακωλύουν την διεθνή εξέλιξη των συνδυασμένων μεταφορών

<u>Δ.Ελάχιστα πρότυπα για αφετηρίες</u>

10. Για τον ικανοποιητικό χειρισμό των εμπορευμάτων στις αφετηρίες τα ακόλουθα πρότυπα θα πληρούνται:

(α) Η περίοδος από τον τελευταίο χρόνο παραλαβής των εμπορευμάτων μέχρι την αναχώρηση των τρένων, και από την άφιξη των τρένων μέχρι την παροχή των βαγονιών έτοιμων προς εκφόρτωση των μονάδων φόρτωσης δεν θα υπερβαίνει την μία ώρα, εκτός εάν οι επιθυμίες των πελατών σχετικώς με την τελευταία ώρα παραλαβής ή παράδοσης των αγαθών μπορεί να ικανοποιηθεί με άλλους τρόπους.

(β) Η περίοδος αναμονής των οδικών οχημάτων που παραδίδουν ή παραλαμβάνουν τις μονάδες φόρτωσης θα είναι όσο γίνεται πιο σύντομη (το ανώτερο 20 λεπτά)

(γ) Η επιλογή της θέσης της αφετηρίας θα γίνει κατά τέτοιο τρόπο ώστε:

-να είναι εύκολα και γρήγορα προσιτή οδικώς από τα οικονομικά κέντρα.

-εντός του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι καλά συνδεδεμένο με τις γραμμές μεγάλων αποστάσεων, για μεταφορική σύνδεση με συγκοινωνία ομάδων βαγονιών, εχει καλή προσβαση στα φορτηγα τρενα ταχείας σύνδεσης των συνδυασμένων μεταφορών.

11. Τα ελάχιστα πρότυπα για ενδιάμεσους σταθμούς που αναφέρονται παρακάτω θα ισχύουν επίσης και για τις αφετηρίες.

<u>Ε. Ελάχιστα πρότυπα για ενδιάμεσους σταθμούς</u>

12. Οι σταθμοί των τρένων συνδυασμένων μεταφορών <u>κατά τη διάρκεια της πορείας</u>, αναγκαίοι για τεχνικούς ή λειτουργικούς λόγους, για παράδειγμα σε αλλαγή ομάδων βαγονιών ή σταθμών

μέτρησης αλλαγής, θα χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα για διεκπεραίωση έργου το οποίο διαφορετικά θα απαιτούσε συμπληρωματικές ομάδες (π.χ. συνοριακός έλεγχος, αλλαγή μηχανής). Η υποδομή τέτοιων ενδιάμεσων σταθμών θα συμμορφώνεται στα παρακάτω προαπαιτούμενα:

Επαρκή δυναμικότητα τρενων ημερησίως στις γραμμές τροφοδότησης για να αποφευχθούν καθυστερήσεις τρένων στις συνδυασμένες μεταφορές.

Οι είσοδοι και έξοδοι από και προς τις γραμμές τροφοδότησης θα επιτρέπουν στα τρένα να αντιλαμβάνονται την καθυστέρηση στις εισόδους και εξόδους. Η δυναμικότητά τους θα είναι αρκετά μεγάλη για να αποφευχθούν καθυστερήσεις αφικνυομένων και/ή αναχωρούντων δρομολογίων συνδυασμένων μεταφορών

Η επαρκής χωρητικότητα των σιδηροτροχιών για τους διαφόρους τύπους τροχιών, όπως απαιτείται για τη διεκπεραίωση της συγκεκριμενης εργασιας εκτός σταθμού, ειδικά για την άφιξη αναχώρηση των τροχιών, τον σχηματισμό των σιδηροτροχιών, επιλογή γραμμών και των ακινητοποιηθέντων τροχιών, τροχιών φορτωσης και τροχιών αλλαγής απόστασης σιδηροτροχιων.

Οι προαναφερθείσες τροχιές θα διαθέτουν απόσταση σιδηροτροχιών φόρτωσης που αντιστοιχεί προς εκείνες των σιδηροδρομικών γραμμών που θα χρησιμοποιηθούν (UIC B ή UIC C1).

Το μήκος της τροχιάς θα είναι αρκετό για να φιλοξενήσει πλήρη τρένα συνδυασμένων μεταφορών.

Στην περίπτωση ηλεκτρικής έλξης οι τροχιές θα είναι προσιτές μεσω ηλεκτρικών ελκτικών μονάδων (στους συνοριακούς σταθμούς: με ηλεκτρικές ελκτικές μονάδες του συνδεδεμένου σχετικού σιδηροδρόμου).

Η χωρητικότητα για την πρόσβαση σε πλοίο, αλλαγή ομάδων βαγονιών, η αλλαγή απόστασης σιδηροτροχιών και ο συνοριακός έλεγχος θα εγγυώνται ότι οι απαραίτητοι σταθμοί θα είναι όσο γίνεται πιο σύντομοι.

(α) Σταθμοί για την αλλαγή ομάδων βαγονιών

13. Οι συνδυασμένες μεταφορές εάν είναι δυνατόν, θα διεξάγονται με απευθείας τρένα μεταξύ των σταθμών 'εκκίνησης και υποδοχής. Εάν τούτο δεν είναι οικονομικό λόγω του χαμηλού μέτρου των εμπορευμάτων, και εάν κατά συνέπεια η μεταφορά των

εμπορευμάτων των συνδυασμένων μεταφορών είναι αναπόφευκτη, θα πρέπει να γίνει τουλάχιστο με ομάδες βαγονιών. Ο χρόνος σταθμευσης προκειμένου να διεκπεραιωθούν οι εργασίες αυτές δεν θα πρέπει να υπερβαίνει κάθε φορά τα 30 λεπτά. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με μία κατάλληλη δημιουργία τρένων (τα οποία θα πρέπει να τρέχουν όσο το δυνατόν μακρύτερες αποστάσεις, επίσης διασυνοριακές) μαζί με μία επαρκή υποδομή των σταθμών αλλαγής των ομάδων βαγονιών.

<u>(β) Σημεία συνοριακού περάσματος</u>

14. Τα τρένα συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να τρέχουν όσο το δυνατόν πιο μάκρια καθ'όλη τη διαδρομή των συνόρων μέχρι ένα σταθμό όπου η αλλαγή των ομάδων των βαγονιών είναι απαραίτητη ούτως ή άλλως ή μέχρι το τελικό σημείο του προορισμού τους, χωρίς να είναι υποχρεωμένα να σταματήσουν <u>κατά τη διαρκεια της διαδρομής</u>. Εάν είναι δυνατόν, δεν θα γίνονται στάσεις στα σύνορα ή εάν τούτο είναι αναπόφευκτο, μόνον πολύ μικρές στάσεις (όχι παραπάνω από 30 λεπτά). Τούτο θα γίνει εφικτό:

-με το να μη γίνεται στα σύνορα εργασία που συνήθως πραγματοποιείται ή, εάν τούτο δεν είναι δυνατόν, με το να μεταφέρουν την εργασία αυτή σε μέρη εντός της χώρας όπου τα τρένα πρέπει να σταθμεύουν ούτως ή άλλως για τεχνικούς και /ή διοικητικούς λόγους.

-με το να σταματούν μόνο μία φορά, και εάν, σε κοινούς συνοριακούς σταθμούς.

<u>γ) Σταθμοί αλλαγής απόστασης μεταξύ των σιδηροτροχιών</u>

15. Προκειμενου να ανταποκριθούμε σε μελλοντικές απαιτήσεις, εξοικονόμηση χρονου και οικονομική αποδοση, θα πρέπει να αναπτυχθούν διαδικασίες. Οταν μεταφέρονται μονάδες φόρτωσης σε βαγόνια της άλλης γραμμής, τα απαιτούμενα που αναπτύχθηκαν παραπάνω για αφετηρια μεταβίβασης σε πλοίο θα εφαρμοσθούν αναλογικα. Στασεις σε τέτοιους σταθμους αλλαγής της αποστασης των σιδηροτροχιών θα πρέπει να διαρκούν όσο γινεται λιγώτερο. Η διαθέσιμη αλλαγή απόστασης σιδηροτροχιών ή οι δυνατότητα μεταφοράς είναι επαρκείς για να εγγυηθούν σύντομες σταθμεύσεις.

δ) Πορθμειακή σύνδεση / λιμένες

16. Υπηρεσίες μεταφοράς θα ανταποκρίνονται με τις πορθμειακές υπηρεσίες που προσφέρονται. Οι σταθμεύσεις στους λιμένες για εμπορεύματα σε συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερες (εάν είναι δυνατόν όχι περισσότερο από μία ώρα). Πέρα από μία κατάλληλη υποδομή του σταθμού στον πορθμειακό λιμένα, και κατάλληλα πορθμεία (βλέπετε επόμενη παράγραφο 17) θα επιτευχθεί τούτο με τα ακόλουθα μέτρα:

Για τα αναγκαία μέτρα συνοριακού ελέγχου οι προυποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 14 έχουν εφαρμογή.

Τα χρονοδιαγράμματα για τα πορθμεία και τους σιδηροδρόμους πρέπει να συντονίζονται και θα παρέχεται η προώθηση πληροφοριών προς επίσπευση της φόρτωσης των πλοίων και/ή σχηματισμού των τρένων.

17. Τα πορθμεία που χρησιμοποιούνται για συνδυασμένες μεταφορές θα συμμορφώνονται με τα παρακάτω απαιτούμενα:

Κατάλληλα μεγέθη και είδη σκαφών όπως απαιτείται από τις σχετικες μοναδες φόρτωσης / βαγονια εμπορευματων.

Ταχεία φορτωση και εκφόρτωση των πορθμείων και φύλαξη των μοναδων / βαγονιών φόρτωσης σύμφωνα με τις επιταγές της επακολουθουσας μεταφορας δια σιδηροδρομου (χωρισμος των συνδυασμένων μεταφορών από τους επιβατες και / ή την οδική μεταφορά, όπου είναι κατάλληλο).

Εάν οι μονάδες φόρτωσης παραμένουν επί των βαγονιών κατά τον διάπλου, τα πορθμεία θα έχουν εύκολη πρόσβαση, και δεν θα είναι απαραίτητες οι χρονοβόρες διαδικασίες τακτοποίησης. Η απόσταση φόρτωσης μεταξύ των σιδηροτροχιών ο όγκος του άξονα, κ.λπ. πρέπει να συμμορφώνονται με την οριακή παράμετρο στο παράρτημα III.

Εάν η μεταφορά των μονάδων φόρτωσης πρέπει να ισχύσει χωρίς βαγόνια, η πιθανώς αναγκαία οδική μεταφορά μεταξύ της αφετηρίας των πορθμείων και της αφετηρίας των σιδηροδρόμων πρέπει να διέπεται από μικρές αποστάσεις και καλή οδική σύνδεση.

Άρθρο δεύτερο

Η αποδοχή κάθε νεότερης αναθεώρησης των διατάξεων της Συμφωνίας που κυρώνεται με το νόμο αυτόν, καθώς και η ρύθμιση τεχνικών και λεπτομερειακών ζητημάτων εφαρμογής της, γίνεται με απόφαση του αρμόδιου κατά περίπτωση υπουργού ή με κοινή απόφαση των συναρμόδιων κατά περίπτωση υπουργών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την ολοκλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 10 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 30 Ιανουαρίου 1995

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Κ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Γ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Α. ΤΣΟΥΡΑΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
Κ. ΓΕΙΤΟΝΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 30 Ιανουαρίου 1995

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Γ. ΚΟΥΒΕΛΑΚΗΣ